


Zarząd Transportu Miejskiego
nr 6 (41), czerwiec 2011

## METRO PEŁNĄ PARĄ




## ZMIANA TARYFY W SIERPNIU

## LINIE TURYSTYCZNE ZAPRASZAJĄ

# WYDARZENIA





# TEMAT NUMERU



# PARK SZTUKI



# *DRODZY* ***CZYTELNICY***

Głównym tematem tego wydania iZTM są komunikacyjne zmiany, wprowadzone na czas kolejnego etapu budowy centralnego odcinka II linii metra – stacji Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat i Stadion Narodowy. Już niebawem z ruchu kołowego zostanie wyłączona jedna z głównych warszawskich arterii – ul. Świętokrzyska. Podobnie ul. Sokola po drugiej stronie Wisły. Piszemy krótko o tym, które linie zmienią swoje trasy i jak to wpłynie na podróżowanie dla mieszkańców Woli czy Bemowa.

Piszemy również o nowej taryfie biletowej, która 26 maja została uchwalona przez stołecznych radnych. Pierwszy etap podwyżek zostanie wprowadzony już 16 sierpnia. Drugi – 1 stycznia 2013 roku, a trzeci – w kolejnym roku. Przedstawiamy ceny biletów i uzasadnienie tej, jakże trudnej decyzji.

Temat numeru poświęciliśmy Warszawskim Liniom Turystycznym. Zarząd Transportu Miejskiego – który zajmuje się ich organizacją od trzech lat – 7 maja zainaugurował kolejny sezon. Piszemy o szczegółach tegorocznej oferty – jakie środki transportu mają do swojej dyspozycji warszawiacy i turyści, ile kosztują bilety na rejsy i przejażdżki, jakie atrakcje czekają na trasie, gdzie można kupić bilety. Zdradzimy, w jaki sposób budowaliśmy tegoroczną ofertę i jak został oceniony poprzedni sezon. W ostatniej części materiału przedstawiamy historię rzecznego i konnego transportu w stolicy.

Zapraszamy do lektury i czekamy na Państwa uwagi.

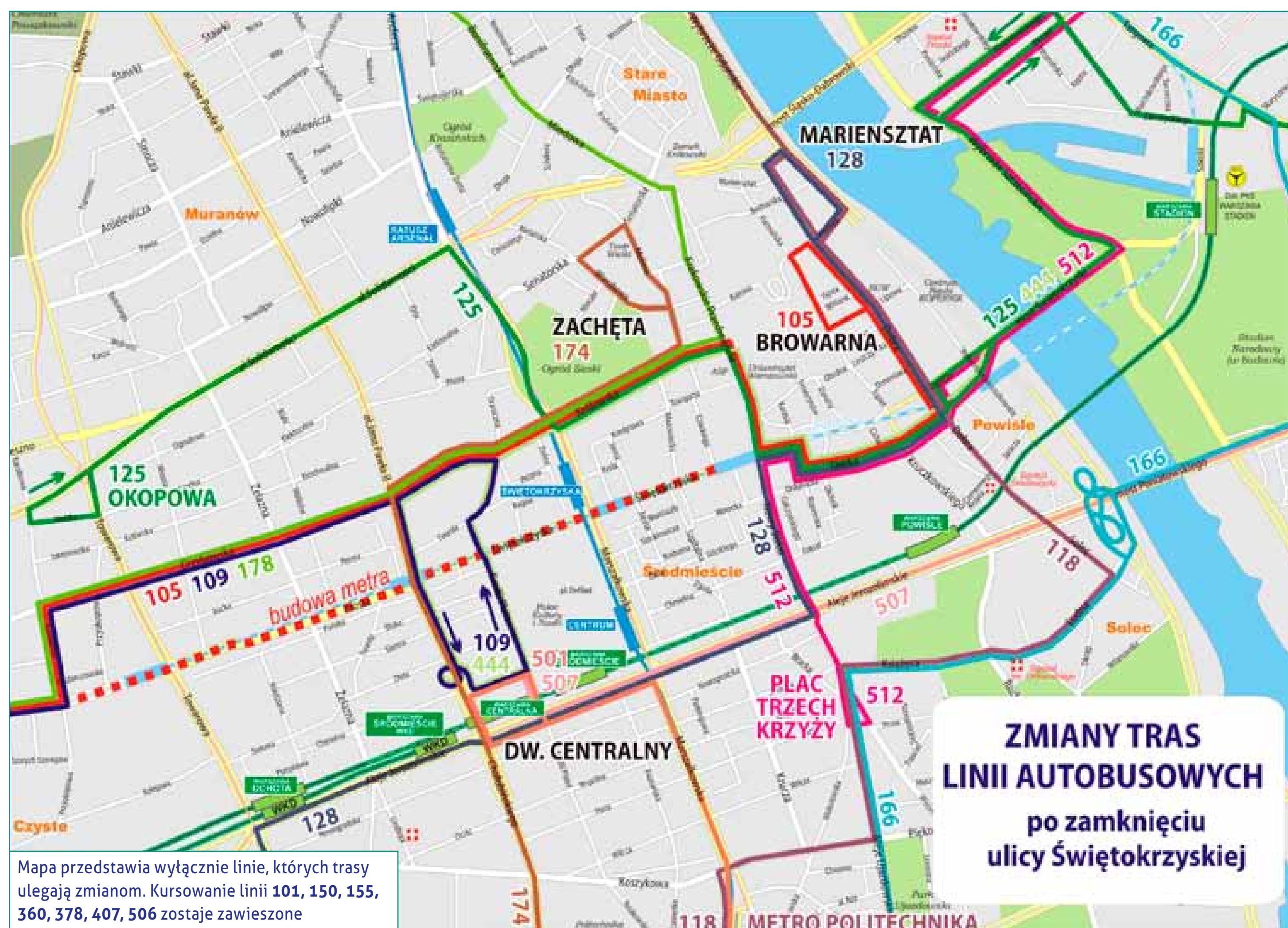

**Konrad Klimczak**
k.klimczak@ztm.waw.pl




**NUMER SPECJALNY iZTM DOTYCZĄCY BUDOWY CENTRALNEGO ODCINKA II LINII METRA UKAŻE SIĘ 10 CZERWCA!**


**WYDAWCA**
Zarząd Transportu Miejskiego m.st Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Konrad Klimczak
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

# METRO
# PEŁNĄ PARĄ




Mapa przedstawia wyłącznie linie, których trasy ulegają zmianom. Kursowanie linii **101, 150, 155, 360, 378, 407, 506** zostaje zawieszone



WYDANO JUŻ WSZYSTKIE POZWOLENIA NA BUDOWĘ STACJI CENTRALNEGO ODCINKA II LINII METRA. REALIZACJA INWESTYCJI PRZYSPIESZA.

Budowa stacji Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat i Stadion Narodowy wymusza konieczność zamknięcia jednej z głównych warszawskich arterii – ul. Świętokrzyskiej. Wyłączona z ruchu zostanie także ul. Sokola. Zarząd Transportu Miejskiego przygotował nową organizację komunikacji w tym rejonie, która będzie funkcjonowała aż do momentu zakończenia budowy centralnego odcinka II linii metra, czyli niemal do końca roku 2013.

Zmiany w komunikacji miejskiej, które zostaną wprowadzone w czasie kolejnych etapów budowy centralnego odcinka II linii metra obejmą nie tylko Śródmieście, ale również Bemowo, Wolę, Pragę Północ, Targówek oraz Ochotę. Pozwolą usprawnić

**URUCHOMIONE ZOSTANĄ LINIE: 109, 128 I 228. LINIE 360 I 378 ZOSTANĄ ZAWIESZONE, A LINIE 150, 155 I 506 ZLIKWIDOWANE**

podróżowanie komunikacją miejską w nowej sytuacji drogowej. Zmniejszą również wpływ utrudnień na funkcjonowanie transportu publicznego. Dzięki nim bardziej efektywnie będzie wykorzystywany tabor, a pasażerowie będą krócej oczekiwać na przystankach.

Pasażerowie podróżujący do centrum miasta z Bemowa i Woli, zamiast oczekiwać na przystankach średnio około 10 minut, doczekają się autobusu już po kilku minutach! Będzie to możliwe dzięki zastąpieniu linii kursujących na długich trasach, nieregularnie i z niską częstotliwością, liniami kursującymi na trasach krótszych, ale bardzo często!

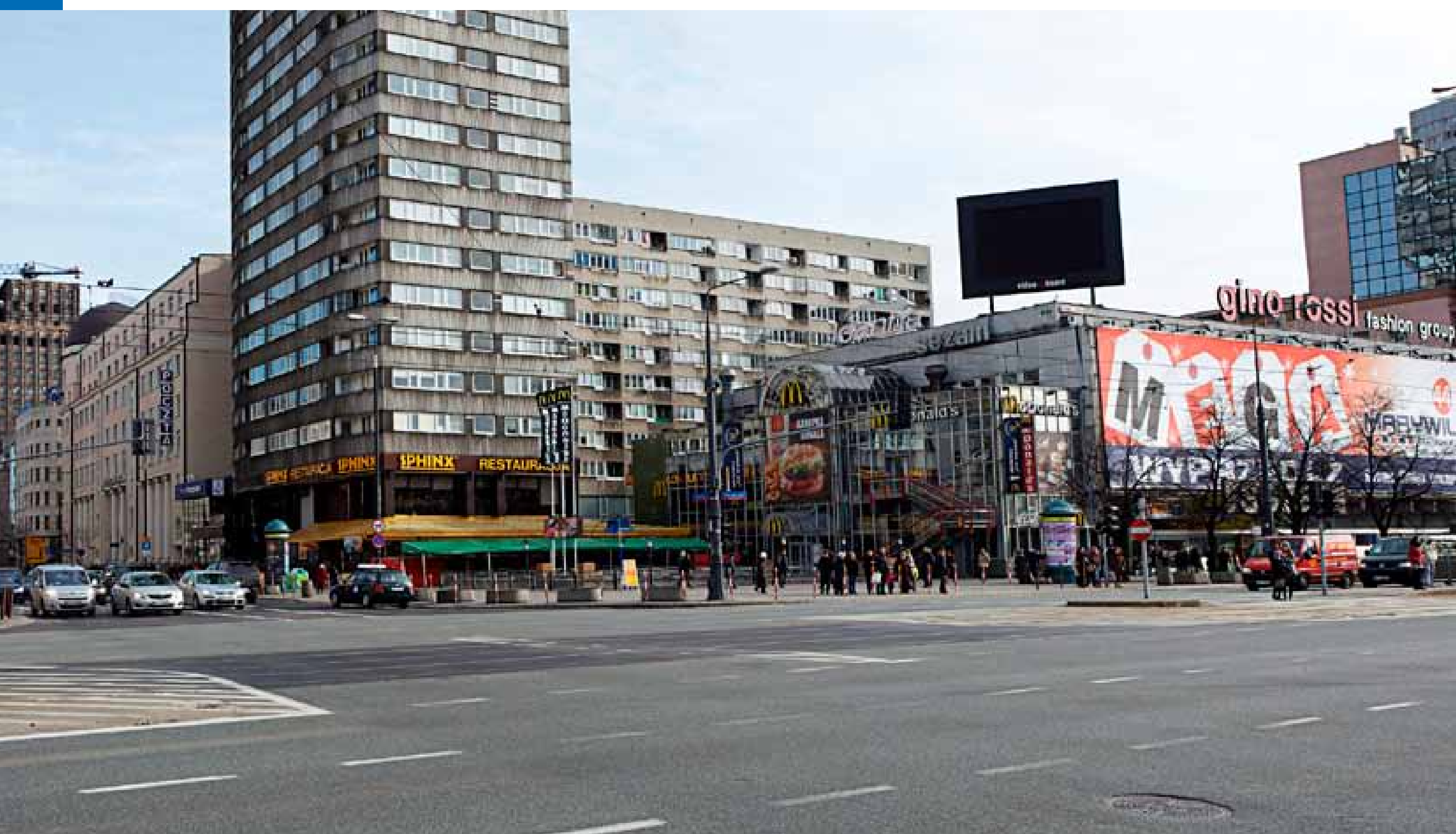
**Pierwszy etap zmian zostanie wprowadzony 4 czerwca.** Wtedy zamknięta zostanie ul. Sokola. Swoje trasy zmienią cztery linie autobusowe: 101, 125, 162 i 512. **Drugi etap zmian wejdzie w życie 11 czerwca.** Zmienione zostaną wówczas trasy linii: 105, 118, 125, 157, 160, 171, 174, 178, 218, 444, 501, 507, 510 i 12. Uruchomione zostaną linie: 109, 128 i 228. Linie 360 i 378 zostaną zawieszone, a linie: 150, 155 i 506 zlikwidowane.

Dodatkowo, w związku z utrzymaniem – po zamknięciu ul. Świętokrzyskiej – zamknięcia dwóch peronów pętli autobusowej przy Złotych Tarasach (remont Dworca Centralnego), w tym czasie autobusy linii: 109, 160, 210, 444, 501, 507 i 510 będą kursowały na trasach objazdowych.

**Szczegółowe omówienie zmian – w specjalnym numerze iZTM, który pojawi się w Państwa skrzynkach pocztowych 10 czerwca.**

*DRUGI ETAP ZMIAN WEJDZIE W ŻYCIE 11 CZERWCA*





# NOWA TARYFA OD 16 SIERPNIA






ZGODNIE Z DECYZJĄ RADY MIASTA 16 SIERPNIA BR. WEJDZIE W ŻYCIE PIERWSZY ETAP ZMIANY TARYFY BILETOWEJ. DRUGI ZOSTANIE WPROWADZONY 1 STYCZNIA 2013 ROKU, A TRZECI – ROK PÓŹNIEJ. ZACHĘCAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ ZE SZCZEGÓŁAMI NOWEJ TARYFY. DODATKOWO PUBLIKUJEMY INFORMACJĘ UZASADNIAJĄCĄ WPROWADZENIE NOWEJ TARYFY.

### WARSZAWSKA KOMUNIKACJA PUBLICZNA CORAZ LEPSZA I WYGODNIEJSZA

Warszawa systematycznie rozbudowuje infrastrukturę drogową i transportową, podnosi także standardy funkcjonowania komunikacji miejskiej, dzięki czemu stolica ma jeden z najlepiej ocenianych systemów komunikacyjnych w Europie. Jednocześnie – w porównaniu z innymi europejskimi stolicami i niektórymi dużymi miastami Polski – ma niskie ceny biletów. Zmiana cen biletów umożliwi dalszy rozwój komunikacji zbiorowej, czyli poprawę komfortu życia w stolicy.

W ciągu ostatnich czterech lat zadowolenie warszawiaków z funkcjonowania komunikacji miejskiej znacząco wzrosło. Działania, które doprowadziły do poprawy standardów funkcjonowania transportu publicznego w ostatnich latach, to m.in. inwestycje w nowoczesne środki transportu (autobusy, tramwaje, metro i SKM), jak również rozwiązania ułatwiające warszawiakom korzystanie z komunikacji miejskiej (m.in. nowe biletomaty, zróżnicowane bilety, czy planowanie podróży przez Internet).

### DLACZEGO ZMIANA TARYFY JEST KONIECZNA?

**1 Setki nowych autobusów, tramwajów, pociągów metra i SKM na stołecznych ulicach**

Komunalne spółki transportowe poprawiają jakość świadczonych usług

**POKRYCIE WYDATKÓW WPŁYWAMI ZE SPRZEDAŻY BILETÓW**




**NAKŁADY NA FUNKCJONOWANIE KOMUNIKACJI**




m.in. poprzez systematyczną wymianę taboru na nowoczesny, spełniający rosnące wymogi bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz normy ochrony środowiska. W ramach rekordowego planu wymiany taboru:

**Metro Warszawskie** kupiło 10 nowych składów. Przetarg na kolejne 35 (obsługujących w przyszłości II linię metra) został już rozstrzygnięty.

Do końca 2013 r. po stołecznych ulicach kursować będą wszystkie ze 186 zamówionych przez spółkę **Tramwaje Warszawskie** niskopodłogowych tramwajów typu SWING.

W najbliższym czasie **MZA** planuje podpisanie umowy na zakup 168 niskopodłogowych, klimatyzowanych autobusów, w tym 20 o długości 10 metrów, 36 o długości 12 metrów oraz 112 przegubowych. Po raz pierwszy w stolicy pojawią się ekologiczne pojazdy hybrydowe.

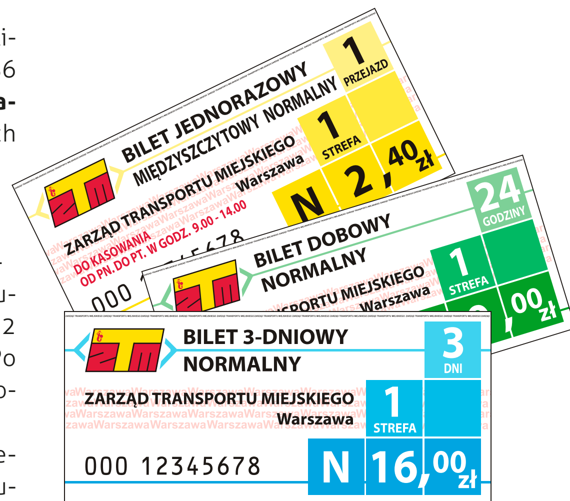
Na koniec br. planowany jest przetarg na zakup kolejnych 100–170 autobusów niskopodłogowych. Dostawy pozwolą na wycofanie starych pojazdów: ikarusów, jelczy i neoplanów. Tylko w tym roku z ulic Warszawy zniknie ponad 200 przestarzałych autobusów.

**Szybka Kolej Miejska**, przewożąca pasażerów na liniach: S1 Pruszków – Otwock i S2 Dw. Zachodni – Sulejówek Miłosna oraz S9 Warszawa Gdańska – Legionowo, kupiło 13 pociągów o wartości 299 mln zł. Przygotowuje także leasing 6 kolejnych pociągów za cenę ok. 250 mln zł. Zasilą one funkcjonujące już linie, a w niedalekiej przyszłości również linię, która będzie wozić pasażerów na lotnisko im. Fryderyka Chopina.

W odpowiedzi na potrzeby transportowe mieszkańców, **miasto zwiększa częstotliwość kursowania komunikacji** szynowej i autobusowej oraz tworzy nowe połączenia. Aby zwiększyć dostępność transportu szynowego, wydłużone zostały także godziny kursowania metra w weekend.

## 2 Wielkie inwestycje komunikacyjne usprawniają funkcjonowanie miasta

Warszawa realizuje ważne inwestycje komunikacyjne: budowa II linii metra, budowa mostu Północnego z torowiskiem tramwajowym na Białołękę. W planach jest również budowa tramwajowej trasy wzdłuż ul. Sobieskiego do miasteczka Wilanów, linii na Gocław, połączenia Kasprzaka, Dworca Zachodniego z Banacha oraz przedłużenia trasy wzdłuż Modlińskiej (pętla Żerań do budowanej trasy na Tarchomin). Do końca tego roku ukończony ma zostać również łącznik w ciągu ul. Powstańców Śląskich, między ulicami Górczewską i Radiową.




## 3 Rzeczywisty koszt przewozu pasażera

Miasto dokłada znaczne kwoty do kosztów komunikacji publicznej – do każdego jednorazowego biletu za 2,80 z kasy miasta płynie kolejne 5,20 zł. Warszawa jest jednym z miast o najniższym stopniu pokrycia wydatków komunikacyjnych wpływami z biletów, co bez zmiany taryfy mogłoby hamować dalszy rozwój stołecznego transportu publicznego. Co więcej, proporcja ta stale maleje (w 2003 roku było to 47 proc., a w ubiegłym roku tylko 34,05 proc.). Dzięki zmianie taryfy wskaźnik ten zwiększy się do niemal 43 proc. Niestety, stałe ceny biletów powodują, że z roku na rok wpływami z ich sprzedaży można pokryć coraz mniejszą część kosztów funkcjonowania warszawskiej komunikacji.

Rozwijająca się sieć komunikacyjna w aglomeracji warszawskiej oraz ambitny program inwestycyjny sprawiają, że koszty funkcjonowania komunikacji z roku na rok są coraz wyższe.

## 4 Wyższy VAT = większe koszty transportu

Zmieniają się warunki świadczenia usług transportowych. Stawki VAT na te usługi wzrosły z 7 do 8 proc., z zastrzeżeniem możliwości dalszego



*WARSZAWSKI BILET 30-DNIOWY UPOWAZNIA DO PODRÓŻOWANIA WSZYSTKIMI LINIAMI DZIENNYMI I NOCNYMI*



**ZA PRZEJAZD WARSZAWSKĄ KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ PŁACI SIĘ MNIEJ NIŻ W INNYCH STOLICACH ŚRODKOWO-EUROPEJSKICH**

ich podnoszenia w ciągu kilku najbliższych lat.

### 5 Wzrosły ceny energii: paliwa i prądu

Od ostatniej zmiany cen biletów w 2008 roku, zwiększyły się ceny podstawowych elementów kosztu usług transportowych: paliw i energii elektrycznej. W 2008 roku jeden MWh kosztował 155,40 zł, w 2010 – o 40 zł więcej (195,32 zł). Średnia cena litra benzyny w 2008 roku to 4,32 zł. Obecnie litr tej samej benzyny kosztuje od 5,12 do 5,27 zł.

### 6 Ceny biletów w Warszawie na tle innych europejskich i polskich miast są niskie

Za przejazd warszawską komunikacją zbiorową płaci się mniej niż w innych stolicach środkowoeuropejskich. Za bilet 30-dniowy w Wilnie zapłacilibyśmy bowiem 125,4 zł, w Rydze 255,63 zł, w Berlinie ok. 290 zł, w Pradze zaś 320 zł.

Podobnie jest w niektórych miastach w Polsce. W Poznaniu bilet jednorazowy na linie zwykłe kosztuje 3 zł, a obejmujący linie przyspieszone – 4,40 zł. Rekordzistą jest Opole. Za jeden przejazd linią dzienną pasażer musi zapłacić wprawdzie 2,30 zł, jednak pojedyncza podróż linią nocną kosztuje 6,40 zł.

Warszawski bilet 30-dniowy imienny ważny w I strefie kosztuje 78 zł. Upoważnia do podróżowania wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. W czasie jego ważności pasażer może odbyć nieograniczoną liczbę podróży. W Poznaniu taki bilet kosztuje 81 zł, w Lublinie 84 zł, a w Gdyni 86 zł. Różnica w cenie biletu długookresowego między Warszawą a Olsztynem jest jeszcze większa. Pasażerowie w tym mieście muszą zapłacić 98 zł. Rekordowo drogie bilety długookresowe są w Szczecinie i Toruniu. Obejmujące także linie przyspieszone kosztują tam odpowiednio: 138 i 140 zł.

Duża różnica jest także w cenach biletów 90-dniowych. Za kontrakt imienny ważny tylko w I strefie trzeba zapłacić 196 zł. W zamian za to pasażer może podróżować „do woli" wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. W innych dużych miastach ceny takich biletów kształtują się następująco: Lublin – 216 zł, Poznań – 236 zł, a Katowice – 240 zł. Jeśli jednak pasażer chciałby taki bilet kupić w Krakowie, wydałby na niego już 276,40 zł, a w Szczecinie 360 zł.

### 7 Szybki rozwój komunikacji zbiorowej

Zmiana taryfy biletów w dłuższej perspektywie opłaci się wszystkim. Zwiększenie wydatków jest koniecz-



ne w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju komunikacji publicznej. Jeśli miasta nie będzie stać na rozwój transportu zbiorowego, konieczne stanie się zwiększenie nakładów na infrastrukturę transportu indywidualnego. Dla warszawiaków będzie to oznaczało wzmożony ruch na drogach, czyli korki oraz jeszcze większe niż obecnie zanieczyszczenie powietrza i hałas.

### 8 Warszawa ma największy tabor w Polsce, którym przewozi najwięcej pasażerów

Codziennie na ulice Warszawy wyjeżdża ponad 1,5 tys. autobusów, 780 tramwajów, 192 wagony metra oraz 11 składów Szybkiej Kolei Miejskiej. Dla porównania: po Krakowie kursuje 476 autobusów i 331 tramwajów; Gdańsku: 224 autobusy i 95 tramwajów; Poznaniu: 232 autobusy i 272 tramwaje; Łodzi: 315 autobusów i 362 tramwaje; Wrocławiu: 308 autobusów i 350 tramwajów.

Przez sześć miesięcy 2010 roku z komunikacji miejskiej skorzystało w Warszawie niemal 460 mln pasażerów; w Krakowie niespełna 170 mln; w Gdańsku około 75 mln; w Poznaniu nieco ponad 100 mln (*dane statystyczne z wydawnictwa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja miejska w liczbach" dane za 6 miesięcy 2010 roku*).

### 9 Więcej pieniędzy w kasie miasta to większe szanse na dofinansowanie ważnych projektów środkami z UE

Dzięki wpływom z nowej taryfy, zaprojektowanych zostanie kolejnych siedem stacji II linii metra. W 2013 roku Komisja Europejska zdecyduje, które inwestycje dostaną wsparcie w perspektywie finansowej 2014-2020. Wówczas gotowe projekty nowych stacji, wraz z pozwoleniami na budowę, znacznie zwiększą szansę Warszawy na uzyskanie dodatkowych pieniędzy.

### NOWE TARYFY BILETÓW

Nowa taryfa biletowa ma obowiązywać od 16 sierpnia 2011 roku Reforma cen stołecznych biletów zaplanowana jest trzyetapowo: w pierwszej fazie ceny wzrosną średnio o 30,86 proc., następnie od 1 stycznia 2013 roku o kolejne 24,31 proc., a rok później o 18,42 proc. Najmniej wzrosną ceny biletów długookresowych, 90- i 30-dniowych. W pierwszym etapie zmian za bilet 30-dniowy pasażer zapłaci o 12 zł więcej. Docelowo, od stycznia 2014 roku, bilety te będą kosztować 112 zł. Cena biletów jednorazowych wzrośnie z 2,80 zł do 5,20 zł. Znikną również typy biletów cieszące się najmniejszą popularnością, m.in. bilety międzyszczytowe, tygodniowe oraz 90-minutowe.

# TARYFA PRZEWOZOWA OD 16 SIERPNIA 2011

określająca wysokość opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie obowiązująca do dnia 31 grudnia 2012 roku (rodzaje biletów i opłat w zł).

| BILETY OBOWIĄZUJĄCE WYŁĄCZNIE W STREFIE I | NORMALNY | 50% |
|---|---|---|
| **I. BILETY JEDNORAZOWE / NA OKAZICIELA/** | | |
| 1. **Bilet jednorazowy** uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania, nie dłużej jednak niż przez 120 min. | 3,60 | 1,80 |
| **II. BILETY KRÓTKOOKRESOWE /NA OKAZICIELA/** | | |
| 1. **Bilet dobowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 h od momentu skasowania | 12,00 | 6,00 |
| 2. **Bilet 3-dniowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzeciego dnia terminu ważności | 24,00 | 12,00 |
| **III. BILETY DŁUGOOKRESOWE** | | |
| 1. **Bilet 30-dniowy** imienny uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności | 90,00 | 45,00 |
| 2. **Bilet 90-dniowy** imienny uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności | 220,00 | 110,00 |

| BILETY OBOWIĄZUJĄCE W STREFIE I i II | NORMALNY | 50% |
|---|---|---|
| **IV. BILETY JEDNORAZOWE / NA OKAZICIELA/** | | |
| 1. **Bilet jednorazowy** uprawniający do przejazdu jednym środkiem transportu od momentu skasowania, nie dłużej jednak niż przez 120 min. | 5,60 | 2,80 |
| **V. BILETY CZASOWE / NA OKAZICIELA/** | | |
| 1. **Bilet 20-minutowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 20 min. od momentu skasowania | 2,60 | 1,30 |
| 2. **Bilet 40-minutowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 40 min. od momentu skasowania | 3,80 | 1,90 |
| 3. **Bilet 60-minutowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów do 60 min. od momentu skasowania | 5,20 | 2,60 |
| **VI. BILETY KRÓTKOOKRESOWE /NA OKAZICIELA/** | | |
| 1. **Bilet dobowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 h od momentu skasowania | 19,00 | 9,50 |
| 2. **Bilet 3-dniowy** uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzeciego dnia terminu ważności | 38,00 | 19,00 |
| **VII. BILETY DŁUGOOKRESOWE** | | |
| 1. **Bilet 30-dniowy** imienny uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności | 156,00 | 78,00 |
| 2. **Bilet 30-dniowy** na okaziciela uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzydziestego dnia terminu ważności | 180,00 | 90,00 |
| 3. **Bilet 90-dniowy** imienny uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności | 370,00 | 185,00 |
| 4. **Bilet 90-dniowy** na okaziciela uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 dziewięćdziesiątego dnia terminu ważności | 450,00 | 225,00 |
| **VIII. BILET SENIORA IMIENNY DLA OSÓB, KTÓRE UKOŃCZYŁY 65. ROK ŻYCIA** Uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23.59 trzysta sześćdziesiątego piątego dnia terminu ważności lub trzysta sześćdziesiątego szóstego dnia terminu ważności, o ile obejmuje dzień 29 lutego. Bilet ważny jest z dokumentem tożsamości potwierdzającym wiek pasażera (do biletu nie stosuje się innych ulg dotyczących przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie) | 40,00 | |

| OPŁATY DODATKOWE | SPOSÓB OKREŚLENIA OPŁATY DODATKOWEJ |
|---|---|
| 1. Opłata dodatkowa za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu | 50-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie I |
| 2. Opłata dodatkowa za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu | 40-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie I |
| 3. Opłata dodatkowa za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny | równowartość ceny biletu 90-dniowego na okaziciela, normalnego, obowiązującego w I i II strefie |
| 4. W przypadku uiszczenia opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 bezpośrednio u kontrolera biletów na miejscu kontroli | wysokość opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 obniża się odpowiednio o 40% |
| 5. W przypadku uiszczenia opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 najpóźniej w ciągu 7 dni od daty wystawienia dokumentu zobowiązującego do tej opłaty | wysokość opłat dodatkowych wymienionych w punkcie 1 i 2 obniża się odpowiednio o 30% |
| 6. Opłata dodatkowa za wydanie kolejnej nowej spersonalizowanej karty zbliżeniowej | 3-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie I |

## X. INNE OPŁATY

| | |
|---|---|
| 1. Opłata manipulacyjna za czynności związane z pobraniem opłaty dodatkowej lub wystawieniem wezwania do zapłaty w przypadku ich anulowania | 4-krotność ceny biletu jednorazowego normalnego, obowiązującego wyłącznie w strefie I |
| 2. Opłata manipulacyjna za przyjęcie biletu do zwrotu | 20% wartości nominalnej biletu, nie więcej jednak niż 50,00 zł |
| 3. Przewóz bagażu i zwierząt nie podlega opłacie | – |

# KRÓTSZA „ŚREDNICA"






1 CZERWCA BR. ROZPOCZĄŁ SIĘ KOLEJNY ETAP MODERNIZACJI PRZYSTANKU KOLEJOWEGO WARSZAWA STADION. ZAMKNIĘTO PODMIEJSKĄ LINIĘ ŚREDNICOWĄ, POCIĄGI NIE KURSUJĄ MIĘDZY DWORCEM WSCHODNIM A DWORCEM ŚRÓDMIEŚCIE. PLANOWANY TERMIN ZAKOŃCZENIA PRAC TO 24 LIPCA. CZĘŚĆ POCIĄGÓW SKM I KM SKIEROWANO NA INNE TRASY, POZOSTAŁE KURSUJĄ NA SKRÓCONYCH ODCINKACH. URUCHOMIONO KOMUNIKACJĘ ZASTĘPCZĄ.

Przebudowa przystanku Warszawa Stadion wiąże się z przygotowaniami do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. W ramach modernizacji przystanek zostanie przystosowany do potrzeb osób mających trudności z poruszaniem się – zostaną wybudowane windy i schody ruchome. Przebudowane i zadaszone zostaną perony, zmodernizowane przejścia podziemne i tory. Prace (koszt to 64 mln zł) zakończą się w listopadzie br.

## ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW SKM

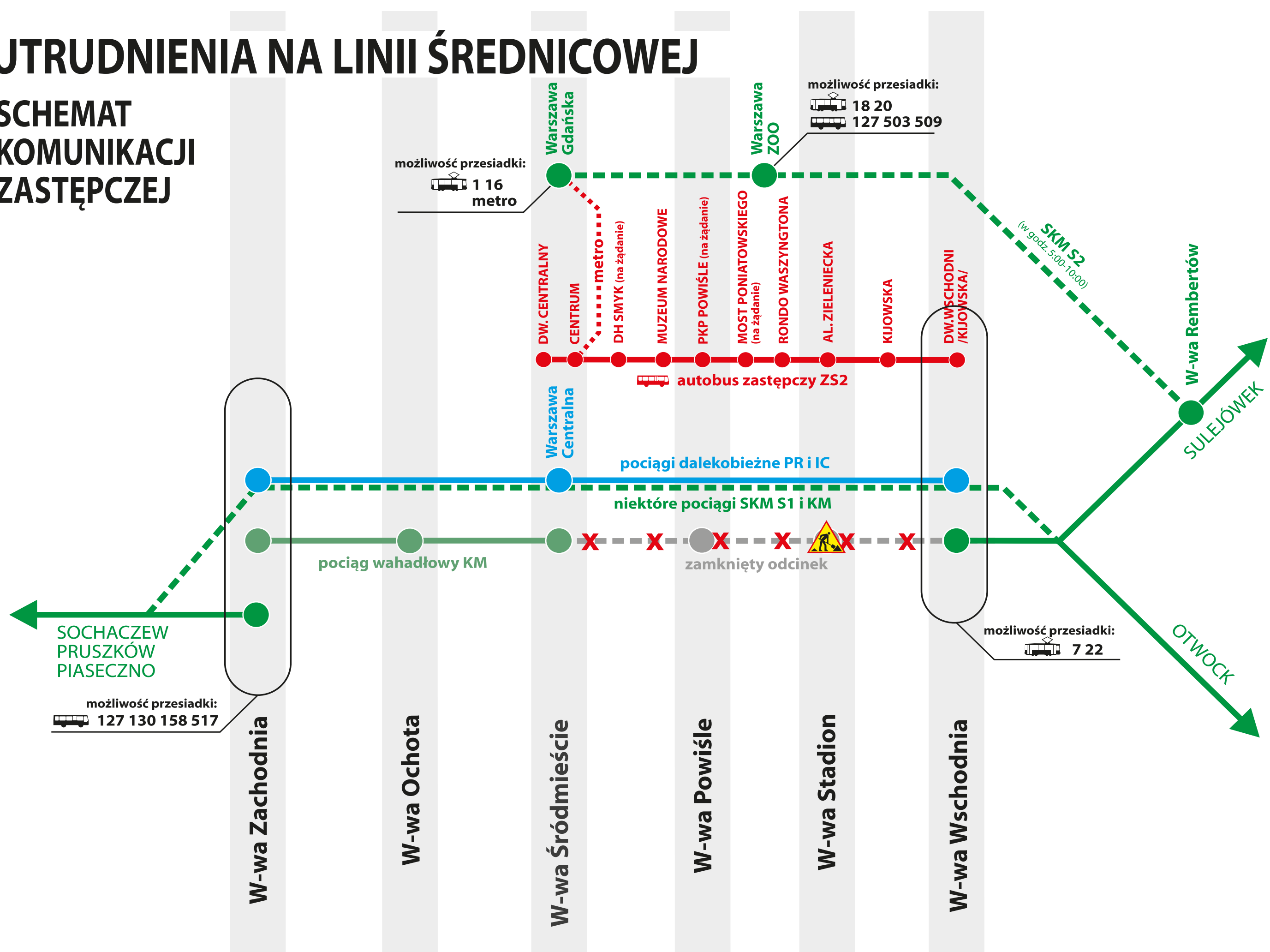
• **Linia S1.** Część pociągów tej linii kursuje (mniej więcej raz na godzinę) po torach dalekobieżnych przez Dworzec Centralny. Nie zatrzymują się na przystankach: Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle i Warszawa Stadion. Pozostałe mają skrócone trasy – składy jadące z Pruszkowa dojeżdżają tylko do Dworca Zachodniego, a składy z Otwocka do Dworca Wschodniego.

• **Linia S2.** Pociągi linii S2, tylko w godzinach porannych (od początku kursowania do ok. godz. 10.00) kursują na trasie Sulejówek Miłosna – Dworzec Gdański i nie zatrzymują na Dworcu Wschodnim. Dzięki temu pasażerowie mają zapewniony bezpośredni dojazd do stacji metra oraz możliwość przesiadki do linii tramwajowych przy przystanku Warszawa ZOO. Ostatni pociąg z Sulejówka odjeżdża do Warszawy Gdańskiej o godz. 9.37, a z Dworca Gdańskiego o 10.25. W pozostałych godzinach składy kursują na trasie skróconej: Sulejówek Miłosna – Dworzec Wschodni.

## ORGANIZACJA RUCHU POCIĄGÓW KOLEI MAZOWIECKICH

Pociągi jadące z kierunku zachodniego (Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew, Radom) dojeżdżają tylko do Warszawy Zachodniej, a z kierunku wschodniego (Mińsk Mazowiecki, Otwock) do Dworca Wschodniego.





# KOLEJE MAZOWIECKIE URUCHOMIŁY WAHADŁOWE POŁĄCZENIA NA TRASIE WARSZAWA ZACHODNIA-WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE

Na Dworzec Wschodni nie kursują pociągi z kierunku Wołomina. Pasażerowie z Zielonki Bankowej mogą korzystać z zastępczej komunikacji autobusowej. Linią L17 mogą dojechać do stacji Zielonka i dalej do dworca Warszawa Wileńska.

Przez Warszawę Centralną kursuje część pociągów ze Skierniewic i Dęblina, większość pociągów z Siedlec, a także pociągi przyspieszone jeżdżące przez dalekobieżną linię średnicową (część składów z Radomia, Łukowa, Siedlec, Skierniewic, Żyrardowa i Płocka).

## KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA

Koleje Mazowieckie uruchomiły wahadłowe połączenia na trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście. Pociągi kursują w godz. 4.30 – 0.00, z częstotliwością ok. 15 minut w każdym kierunku.

ZTM uruchomił zastępczą linię ZS2. Autobusy kursują w godz. 4.30-0.00 – na trasie: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) – Kijowska – Targowa – Zamoyskiego – al. Zieleniecka – Rondo Waszyngtona – al. Poniatowskiego – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – E. Plater – DW. CENTRALNY. W godzinach szczytu linia jeździ co 4 minuty, poza szczytem – co 8 minut, a w soboty i święta – co 10 minut. Ponadto, do 10 czerwca, dojazd ze Śródmieścia do Dw. Wschodniego zapewniają tramwaje linii 7 oraz 22.

## HONOROWANIE BILETÓW

W okresie trwania prac remontowych bilet Kolei Mazowieckich, ważny na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, upoważnia do przejazdu łączonego z wykorzystaniem pociągów KM i:

- autobusów linii zastępczej **ZS2**,
- innych linii autobusowych i tramwajowych na odcinku trasy pokrywającym się z trasą linii **ZS2**,
- autobusów linii **127**, **130**, **158** i **517** pomiędzy Dworcem Zachodnim a Dworcem Centralnym, na odcinku ograniczonym ważnością biletu KM.




Bilet jednorazowy skasowany w pociągu linii **S1** lub **S2** zachowuje ważność:

- w autobusie linii zastępczej **ZS2** na całej długości trasy,
- w autobusie linii **127** na odcinku Dw. Zachodni – Centrum,
- w autobusie linii **130** na odcinku Dw. Zachodni – Dw. Centralny,
- w autobusie linii **158** na odcinku Dw. Zachodni – PKP Powiśle,
- w autobusie linii **517** na odcinku Dw. Zachodni – Kijowska,
- w **metrze** na odcinku Dw. Gdański – Centrum,
- w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinkach pokrywających się z trasami linii **S1** i **S2**,
- w innych liniach autobusowych i tramwajowych na odcinku trasy pokrywającym się z trasą linii zastępczej **ZS2**, w obu kierunkach.

Bilet 30-dniowy imienny na jedną linię – **S1** lub **S2**, zachowuje ważność:

- w autobusach linii zastępczej **ZS2**,
- w innych liniach autobusowych i tramwajowych na odcinku trasy pokrywającym się z trasą linii **ZS2** lub podstawowymi trasami linii S1 i S2 na odcinku Dw. Zachodni – Centrum,
- w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinkach pokrywających się z trasami linii **S1** i **S2**.

**Wszystkie bilety ZTM (wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych i bezpłatnych) będą honorowane w pociągach spółek PKP Intercity** (z wyłączeniem pociągów międzynarodowych) **oraz Przewozy Regionalne** na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia. Przejazd na podstawie ważnego biletu ZTM będzie możliwy po wcześniejszym jego skasowaniu (aktywowaniu karty) w innym pojeździe komunikacji miejskiej, w kasownikach zlokalizowanych na stacjach PKP lub w bramce metra.

# KLIMATYZACJA MA DZIAŁAĆ




WSZYSCY PRZEWOŹNICY AUTOBUSOWI – MZA, MOBILIS, PKS GRODZISK MAZOWIECKI I ITS MICHALCZEWSKI W UMOWACH SĄ ZOBOWIĄZANI DO UTRZYMYWANIA W POJAZDACH TEMPERATURY W PRZEDZIALE 18 – 25 STOPNI CELSJUSZA. POWYŻEJ 25 STOPNI KLIMATYZACJA POWINNA WŁĄCZYĆ SIĘ AUTOMATYCZNIE. ZTM NA BIEŻĄCO KONTROLUJE JEJ FUNKCJONOWANIE, SPRAWDZA CZY FIRMY PRZEWOZOWE POSIADAJĄ ODPOWIEDNIE CERTYFIKATY I PRZEPROWADZAJĄ PRZEDSEZONOWE PRZEGLĄDY URZĄDZEŃ.



Kierowcy miejskich autobusów wyposażonych w system chłodzenia wnętrza mają obowiązek stosowania przez całą dobę tzw. „ciepłego guzika", którym – żeby klimatyzacja prawidłowo działała – pasażerowie sami otwierają drzwi pojazdu. Gdy na przystanku nie ma oczekujących i nikt z autobusu nie wysiada, drzwi pozostają zamknięte i do środka nie dostaje się gorące powietrze.

ZTM przeprowadza intensywne kontrole działania klimatyzacji. Przynosi to pozytywne efekty. Podczas ubiegłorocznej kontroli (lipiec) w pierwszej połowie miesiąca odnotowano aż 432 przypadki nieprawidłowego funkcjonowania klimatyzacji w autobusach. W drugiej połowie lipca pracownicy nadzoru ruchu ZTM wykryli tylko 72 nieprawidłowości. Przy okazji sprawdzono, czy usunięto wcześniej wykryte usterki.

W maju br. ZTM skontrolował dokumenty dotyczące przeglądów klimatyzacji. Sprawdzono je u wszystkich przewoźników świadczących usługi na rzecz ZTM. Nie stwierdzono większych nieprawidłowości. U jednej z firm przewozowych wykryto niesprawną klimatyzację w 35 autobusach (na 431 użytkowanych pojazdów), usterki jednak są niezwłocznie usuwane.

Sygnały o nieprawidłowym funkcjonowaniu urządzeń w pojazdach komunikacji miejskiej można zgłaszać do ZTM pod numer Infolinii (22) 194 84. Pisemne skargi są przyjmowane również w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Można je także złożyć poprzez formularz kontaktowy na stronie internetowej ZTM w zakładce "kontakt" i podzakładce "napisz do nas".

Zgłoszenia zdarzeń, kiedy kierowca odmówił włączenia systemu chłodzenia wnętrza pojazdu są przekazywane właściwemu przewoźnikowi, który powinien wyjaśnić sytuację i w razie potwierdzenia się zarzutów – wyciągnąć konsekwencje wobec swojego pracownika. Jeśli informacja przekazywana jest ZTM z podaniem przez pasażera danych personalnych i adresowych, traktowana jest jako oficjalna skarga. W takim przypadku, po przesłaniu sprawy przewoźnikowi jest on zobowiązany nie tylko zweryfikować dane zdarzenie, ale także udzielić pisemnych wyjaśnień pasażerowi.

**Obecnie po Warszawie jeździ ok. 720 autobusów z klimatyzacją (spośród ok. 1,5 tys.). Wyposażenie pojazdów w klimatyzację jest wymogiem stawianym przez ZTM przewoźnikom w przetargach na obsługę komunikacyjną.**

# **WALCZMY** Z WANDALAMI

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORAZ PRZEWOŹNICY – MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE, TRAMWAJE WARSZAWSKIE, METRO WARSZAWSKIE I SZYBKA KOLEJ MIEJSKA WYDAJĄ CO ROKU MILIONY ZŁOTYCH NA POKRYCIE SZKÓD SPOWODOWANYCH PRZEZ CHULIGANÓW I WANDALI. ZA TE PIENIĄDZE MOŻNA KUPIĆ WIATY, NOWOCZESNE AUTOBUSY I TRAMWAJE.

16 czerwca ZTM, przy współpracy z Komendą Stołeczną Policji, Strażą Miejską, Polskim Związkiem Motorowym, TVP Warszawa i spółką AMS, rozpocznie kolejną odsłonę kampanii społecznej pod hasłem „Nie toleruj, powiadom". Głównym celem jest uwrażliwienie pasażerów i innych użytkowników warszawskich dróg na wszystkie przypadki wandalizmu oraz skłonienie do szybkiego informowania służb o wszelkich zaobserwowanych wykroczeniach i przestępstwach.

Chuligani wybijają okna w pojazdach, kradną lub uszkadzają kasowniki, niszczą fotele i inne elementy wyposażenia, uszkadzają bramki metra, pokrywają trudno usuwalnymi graffiti szyby, ściany i stacje. Wprawdzie liczba odnotowanych zdarzeń systematycznie maleje, ale straty nadal są duże. Zbyt duże. Do większej empatii i szybkiego reagowania zachęcać będą m.in. utytułowani motocykliści – Tadeusz Błażusiak, zdobywca pucharu świata Enduro i mistrz świata w halowym Enduro w 2011 roku oraz Bartosz Obłucki, wicemistrz świata Enduro.

**Pierwsza odsłona kampanii potrwa do 24 czerwca.**

# NOWA LINIA W ZIELONCE






ZTM uruchomił kolejną linię dowozową, pierwszą tego typu na terenie powiatu wołomińskiego. Autobusy oznaczone symbolem L17 od 1 czerwca kursują w Zielonce.

**L17** umożliwiła mieszkańcom (m.in. Zielonki Bankowej) przesiadkę do kolei i usprawniła dojazd do Dworca Wileńskiego w Warszawie oraz Kobyłki i Wołomina. Dodatkowo, na przystanku Fabryczna w Markach pasażerowie mogą się przesiąść do autobusów linii 718, 732, 738, 740 i 805. Linia usprawniła również podróżowanie, utrudnione z powodu remontu linii średnicowej i zamknięcia stacji Stadion.

Autobusy kursują pomiędzy Zielonką i Markami na trasie: **11 LISTOPADA** (ZIELONKA) – Waryńskiego – Armii Krajowej – Wojska Polskiego – Wyszyńskiego – Kolejowa – Lipowa – Wolności – Długa – Sowińskiego – Piłsudskiego – Marecka – MARKI: Fabryczna – Piłsudskiego – **FABRYCZNA** (powrót: Piłsudskiego – Lisa-Kuli – Ząbkowska – Fabryczna...).

W pojazdach są honorowane bilety ZTM ważne w II strefie (dobowe, 3-dniowe, 7-dniowe, 14-dniowe, 30-dniowe z wyłączeniem biletów na jedną linię, 90-dniowe i Bilet Seniora). Przewoźnik, zgodnie z cennikiem ustalonym przez radę gminy, emituje także swoje bilety.

# ZAPROJEKTUJ WKM NA PREZYDENCJĘ

Trwa konkurs ZTM na zaprojektowanie Warszawskiej Karty Miejskiej, związanej z prezydencją Polski w Radzie Unii Europejskiej. Prace można przesyłać do 24 czerwca 2011 r. drogą elektroniczną na adres promocja@ztm.waw.pl, za pośrednictwem poczty lub osobiście.

Każdy z młodych uczestników może przygotować tylko jeden projekt karty nawiązującej do miasta i członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Szczegóły – regulamin i wymagane dokumenty znajdują się na stronie internetowej ZTM.

Prezydencja to okres, w którym każde państwo członkowskie UE przewodniczy Radzie Unii Europejskiej i reprezentuje ją na arenie międzynarodowej. Trwa pół roku i jest pełniona rotacyjnie. Polska po raz pierwszy obejmie przewodnictwo 1 lipca 2011 roku.

# JAK DZWONIĆ I DODZWONIĆ SIĘ

Do ZTM docierają sygnały o trudnościach związanych z połączeniem z numerów stacjonarnych i komórkowych z Infolinią (22) 194 84.

Na rynku działa wielu operatorów oferujących usługi telekomunikacyjne i obecnie nie ma możliwości ujednolicenia zasad dotyczących sposobu dzwonienia do wszystkich sieci. Pasażerowie, w przypadku utrudnień powinni się porozumieć ze swoim operatorem uzyskując informacje o zasadach wybierania skróconych numerów.

# WSPIERAMY ITAKĘ

Rozpoczęła się kampania „Nie uciekaj" fundacji ITAKA, której celem jest zwrócenie uwagi na problem zaginionych dzieci i młodzieży. Partnerem akcji został Zarząd Transportu Miejskiego. W środkach komunikacji miejskiej umieszczono plakaty promujące kampanię, a na pikniku dla dzieci i młodzieży w Parku Sowińskiego pojawił się osobiście Pan Bilecik.

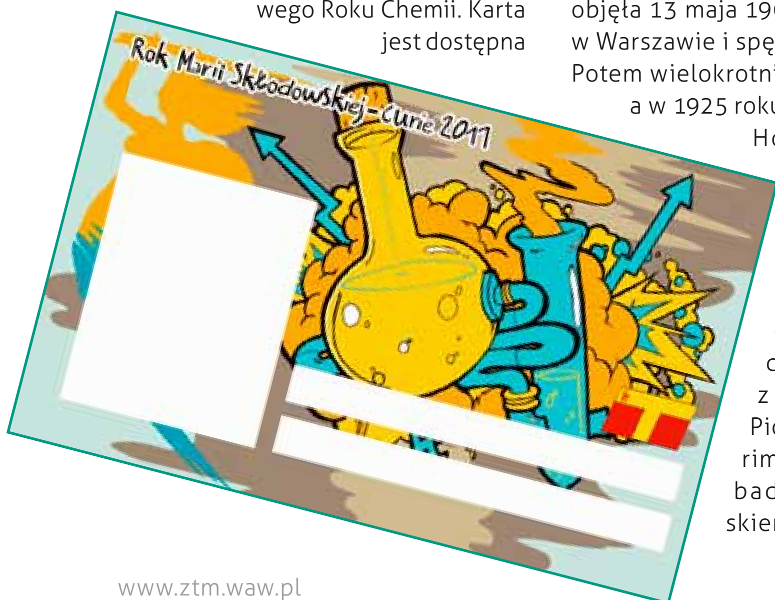
Co roku bez wieści ginie ok. 3500 dzieci i nastolatków. Zdecydowana większość zaginionych to nieletni w wieku 12-18 lat. W 2010 r. do fundacji ITAKA zgłoszono zaginięcie 175 osób – w 165 przypadkach udało się ich odnaleźć. Uciekinierzy oraz ich rodziny mogą uzyskać bezpłatną pomoc pod całodobowym numerem ITAKI 116 000.





# SPECJALNA KARTA
## MIEJSKA DLA NOBLISTKI

1,5 tys. pasażerów wyrobiło już spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską, z wzorem przygotowanym specjalnie z okazji roku Marii Skłodowskiej-Curie oraz Międzynarodowego Roku Chemii. Karta jest dostępna od 12 maja w Punktach Obsługi Pasażerów oraz na stronie personalizacja.ztm.waw.pl.




Pierwsza kobieta profesor na paryskiej Sorbonie – Katedrę Fizyki objęła 13 maja 1906 r. – urodziła się w Warszawie i spędziła w niej 19 lat. Potem wielokrotnie do niej wracała, a w 1925 roku odebrała Dyplom Honorowego Obywatela Warszawy. Uczona wszech czasów jako jedyna – jak dotąd – otrzymała dwukrotnie Nagrodę Nobla: w 1903 r. z fizyki (z mężem Piotrem Curie i Henrim Becquerelem) za badania nad zjawiskiem promieniotwórczości i w 1911 r. z chemii za wydzielenie czystego radu.

Warszawskie miejsca związane z Marią Skłodowską-Curie to przede wszystkim Freta 16 (dom, w którym przyszła na świat 7 listopada 1867 r. i mieszkała przez rok, obecnie siedziba muzeum), skwer przy Karowej (mieściło się tutaj III Żeńskie Gimnazjum Rządowe, które ukończyła ze złotym medalem w 1882 r., a obecnie stoi pomnik Bolesława Prusa), skarpa nad Wisłą (ulubione miejsce spacerów) i Muzeum Przemysłu i Rolnictwa (w sąsiedztwie pl. Zamkowego, obecnie siedziba Centralnej Biblioteki Rolniczej). W tym ostatnim przeprowadzała swoje pierwsze doświadczenia i po latach mówiła: „Gdyby mnie w Warszawie dobrze nie nauczyli analizy chemicznej... nie wydzieliłabym radu".

# LINIE TURYSTYCZNE **ZAPRASZAJĄ**






WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE SĄ JEDNĄ Z WIZYTÓWEK WARSZAWY. PROMY, WODNE TRAMWAJE I STATKI ORAZ KONNE OMNIBUSY WPISAŁY SIĘ JUŻ NA STAŁE W PEJZAŻ STOLICY. ZADECYDOWAŁO O TYM KILKA CZYNNIKÓW. PROFESJONALNE PRZYGOTOWANIE OFERTY, JEJ DOPASOWANIE DO OCZEKIWAŃ PASAŻERÓW I WRESZCIE – NIEWYGÓROWANE CENY BILETÓW, DZIĘKI CZEMU W NIEZAPOMNIANĄ PODRÓŻ MOŻE SIĘ UDAĆ NIEMAL KAŻDY. 7 MAJA BR. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO PO RAZ TRZECI ZAINAUGUROWAŁ SEZON TURYSTYCZNY.






# **SEZON** ROZPOCZĘTY

PO WIŚLE ZNÓW PŁYWAJĄ STATKI I PROMY, A PO STARYM I NOWYM MIEŚCIE JEŹDZI ZABYTKOWY KONNY OMNIBUS

Budowa oferty WLT to długotrwały proces. Przed sezonem turystycznym szczegółowo badane są preferencje turystów i zgodnie z nimi wybierane najbardziej optymalne trasy i środki transportu. *Pierwszy sondaż przeprowadziliśmy w 2008 roku (zadanie zrealizował TNS OBOP), na pół roku przed uruchomieniem linii turystycznych. Wiedza warszawiaków o wakacyjnych atrakcjach istniejących w stolicy była wówczas niewielka. Ostatnie wyniki badań pokazują, że udało nam się to w bardzo krótkim czasie zmienić. Pomocne przy układaniu rozkładów są również statystyki wykonanych przewozów, chociaż ostateczna ilość rejsów i kursów zależy od budżetu, jaki mamy na ten cel. Na końcu, w drodze przetargu, wybieramy wykonawców. A liczba pasażerów rośnie z roku na rok. Mamy nadzieję, że ta „hossa" będzie się utrzymywać* – mówi **Tamara Tomiczek**, kierownik sekcji linii promocyjnych ZTM.

**Tramwaj wodny „Wars** wypływa z Podzamcza przy „River Cafe", przepływa w pobliżu „Grubej Kaśki" i wraca do przystani naprzeciw Starego

## ZA REJS TRAMWAJEM WODNYM TRZEBA ZAPŁACIĆ W TYM ROKU TYLKO 18 ZŁ






Miasta. Na jego trasie znajdują się przystanki: Podzamcze, most Poniatowskiego, Cypel Czerniakowski. Każdy z rejsów trwa około dwóch godzin.

Można się również wybrać w **rejs statkiem „Zefir" do Serocka**. Jednostka wypływa rano z przystani Podzamcze, pokonuje śluzę Kanału Żerańskiego i w południe przybija do przystani w malowniczym Serocku. Tam pasażerowie mają przerwę, którą mogą przeznaczyć na zwiedzanie zabytkowego miasteczka. „Zefir" przypływa do stolicy późnym popołudniem.

Podzamcze z plażą przy ZOO, Nowodwory z Łomiankami, Cypel Czerniakowski z Saską Kępą i most Poniatowskiego z plażą przy Stadionie Narodowym połączyły w tym roku cztery **bezpłatne przeprawy promowe**.

Po zabytkowej części stolicy jeździ **konny omnibus**. Kursuje na trasie: *pl. Zamkowy – Podwale – Freta – Rynek Nowego Miasta – Freta – Świętojerska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – Moliera – Senatorska – pl. Zamkowy*. Przejażdżka trwa około godziny.

W tym roku nie zabraknie także innych atrakcji – kursowanie rozpoczęła już specjalna linia 444, którą można dojechać do ZOO i Centrum Nauki „Kopernik", a pod koniec czerwca na tory wyjedzie zabytkowy tramwaj. Miłośnicy przyrody mogą natomiast popłynąć statkiem ornitologicznym.

W maju br. z Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało już ponad 12 tys. osób. 9 tys. przewiozły promy, a 2,4 tys. – tramwaj wodny. Zapytaliśmy najmłodszych turystów o ich wrażenia z podróży:

**Olek (5 lat)**
Wędrował z ciocią, wujkiem Anglikiem i suczką Kadi brzegiem Wisły.
„Szukaliśmy atrakcji dla Olka i tak trafiliśmy na pokład. Uważam, że to bardzo dobry pomysł na takie wycieczki. I atrakcyjne w każdym wieku. Mój zięć (Anglik) od kilku lat w Warszawie też lubi takie eskapady" (ciocia, mieszkanka Powiśla).





**Lena (7 lat)**
Wybrała się na wodny spacer z mamą.
Z zapałem pomagała kapitanowi.
„Tylko trochę płytka ta woda" – martwiła się.

### KIEDY KURSUJĄ

- **Statek „Wars"** od 7 maja do 23 czerwca kursuje tylko w weekendy i dni świąteczne. Od 24 czerwca do 31 sierpnia będzie pływał codziennie. W soboty, niedziele i święta tramwaj wodny wypływa z Podzamcza o godz. 11.00, 13.00, 15.00

**JAK KUPIĆ BILETY**

Mieszkańcy stolicy i turyści, zainteresowani rejsami „Warsem" po Wiśle i „Zefirem" do Serocka lub przejażdżką konnym omnibusem po warszawskiej Starówce, mogą sprawdzić dostępność biletów w specjalnej wyszukiwarce zamieszczonej na stronie ZTM. Korzystanie z niej jest bardzo proste. Wystarczy wejść w zakładkę Warszawskich Linii Turystycznych o nazwie „sprawdź miejsca" (pod adresem: http://www.ztm.waw.pl/?c=156&l=1), wybrać interesujący nas środek transportu oraz preferowaną datę podróży. Po chwili na monitorze ukaże się informacja o liczbie wolnych miejsc.
Bilety na tramwaj wodny „Wars" są dostępne bezpośrednio na statku w dniu rejsu lub w przedsprzedaży, w biurze Żeglugi Stołecznej przy ul. Świętokrzyskiej 36. Pasażerowie zainteresowani nabyciem biletów na statek do Serocka mogą je kupić w przedsprzedaży w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na stacji metra Centrum oraz u armatora w dniu rejsu. Bilety na omnibus są dostępne bezpośrednio u obsługi.

*BILETY NA TRAWMAJ WODNY „WARS" SĄ DOSTĘPNE BEZPOŚREDNIO NA STATKU W DNIU REJSU LUB W PRZEDSPRZEDAŻY*

i 17.00, a w dni robocze o godz. 11.00, 13.00 i 15.00.

- **Statek „Zefir"** od 7 maja do 26 czerwca pływa w weekendy i dni świąteczne, a od 1 lipca do 31 sierpnia – dodatkowo w piątki. Jednostka wypływa o godz. 9.00 z przystani Podzamcze. Zabiera na pokład 110 pasażerów. Na pokładzie znajduje się grill oraz bufet z napojami.
- **Promy** „Inka", „Turkawka", „Pliszka" i „Słonka" od 7 maja do 23 czerwca pływają tylko w soboty, niedziele i święta, a od 24 czerwca do 31 sierpnia również w dni powszednie. Każdy z nich zabiera na pokład 12 osób i jest wyposażony w stojaki na rowery.
- **Omnibus** zabierający również 12 pasażerów, od 7 maja do 23 czerwca kursuje sześć razy dziennie – w soboty, niedziele i święta (o godz. 11.00, 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00). Od 24 czerwca do 31 sierpnia będzie jeździł również w dni powszednie (z wyjątkiem poniedziałków) – pięć razy dziennie (o godz. 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00).

**TARYFA BEZ ZMIAN**

Ceny biletów w tym roku są takie same, jak w poprzednim – za rejs tramwajem wodnym trzeba zapłacić 18 zł, za kurs do Serocka 36 zł, a za przejażdżkę omnibusem konnym – 14 zł. Wszystkie ceny to opłata za bilet normalny.

Prawo do 50 proc. ulgi mają uczniowie (szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych) do ukończenia 21. roku życia – na podstawie ważnej legitymacji szkolnej oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych (m.in. studenci). Bezpłatnie mogą podróżować dzieci do czasu objęcia obowiązkiem szkolnym, seniorzy po ukończeniu 70 lat oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych. Podróżujący z Warszawską Kartą Turysty otrzymają 10 proc. zniżkę. Obowiązuje również tzw. bilet rodzinny – dla grup liczących od trzech do pięciu osób, w tym co najmniej jedno dziecko do ukończenia 18. roku życia. Szczegółowa taryfa znajduje się na stronie http://www.ztm.waw.pl/?c=170&l=1.



# DZIKA RZEKA W ŚRODKU MIASTA





WISŁA NA TYM OBSZARZE ZACHOWAŁA CHARAKTER RZEKI ROZTOPOWEJ Z LICZNYMI WYSPAMI, JEJ BRZEGI PORASTAJĄ CENNE LASY ŁĘGOWE, DAJĄCE SCHRONIENIE PTAKOM MIGRUJĄCYM. ROSNĄ TUTAJ WIERZBY, TOPOLE, OLCHY, JESIONY I WIĄZY, ODPORNE NA OKRESOWE PODTOPIENIA, A W NIEKTÓRYCH MIEJSCACH WYSTĘPUJĄ JEDYNIE ZAROŚLA WIKLINOWE.

RUNO UNIKATOWYCH ŁĘGÓW PORASTA NAJCZĘŚCIEJ POKRZYWA ZWYCZAJNA, PODAGRYCZNIK POSPOLITY I BLUSZCZYK KURDYBANEK. W SEZONIE WIOSENNO-LETNIM MOŻNA SPOTKAĆ TUTAJ AŻ 102 GATUNKI PTAKÓW, SPOŚRÓD KTÓRYCH GNIAZDA NA PIASZCZYSTYCH WYSPACH RZEKI ZAKŁADAJĄ RYBITWY (RZECZNA, BIAŁOCZELNA), MEWY (CZARNOGŁOWA, POSPOLITA), SIEWECZKI (RZECZNA, OBROŻNA), BRODZIEC PISKLIWY; W PRZYBRZEŻNYCH ZAROŚLACH I POD SKARPAMI URWISTYCH BRZEGÓW RZEK – NUROGĘSI, PERKOZY, BRZEGÓWKI, A W LASACH ŁĘGOWYCH I WIKLINACH – ORZEŁ BIELIK, DZIĘCIOŁY (BIAŁOSZYI, ŚREDNI, CZARNY), PIERWIOSNEK, KAPTURKI, SŁOWIKI SZARY, PIECUSZEK, ZIĘBA, ZAGANIACZ I WIELE INNYCH.



*ZALEW ZEGRZYŃSKI TO DOSKONAŁE MIEJSCE DO UPRAWIANIA SPORTÓW WODNYCH*



Wisła – serce stolicy... To tutaj spotyka się przeszłość z przyszłością, historia z nowoczesnością, dzika natura z silnie zurbanizowaną przestrzenią europejskiej metropolii.

Warszawski odcinek Wisły, o długości 31 km, jest zróżnicowany przyrodniczo i stanowi naturalny korytarz łączący duże obszary leśne. W 1997 roku włączono go do sieci Warszawskich Obszarów Chronionego Krajobrazu. Fragment Wisły, od Dęblina po Płock, od 2002 roku należy do europejskiej sieci ochronnej Natura 2000, jako obszar specjalnej ochrony ptaków pod nazwą „Dolina Środkowej Wisły". Zamieszkują go aż 22 lęgowe gatunki ptaków zagrożonych wyginięciem w skali europejskiej oraz 9 gatunków, którym grozi unicestwienie w kraju.

Pomimo zanieczyszczenia, w wodzie wiślanej żyje wiele gatunków ryb, m.in. szczupaki, bolenie, okonie, sumy, leszcze, krąpie, karasie. Dlatego rzeka przyciąga wędkarzy, którzy przesiadują na zarośniętych brzegach, w zatoczkach i ostrogach.

Droga do budowy zalewu rozpoczęła się kilka wieków temu. Najpierw powstał tzw. Kanał Królewski, który widniał jeszcze na mapach z lat 30. XX wieku. Jego historia sięga XVII w., kiedy to uregulowano rzekę Długą, która zagrażała dworowi myśliwskiemu Wazów w Nieporęcie. Kanał ten wykorzystano przy późniejszej budowie Kanału Żerańskiego.

Dwa wieki później, wobec braku dostępu do Bałtyku, powstał plan wytyczenia drogi przez Narew i Niemen. Wytyczono wówczas Kanał Augustowski, a między Dnieprem i Bugiem miał powstać Kanał Królewski. W 1910 r. Carskie Ministerstwo Komunikacji opracowało kolejny projekt drogi wodnej Wisła-Dniepr. Ostatecznie zaakceptowano wersję budowy kanału łączącego Żerań z Zegrzem, co pozwalało na skrócenie drogi wodnej Bug-Wisła, z 61 do 20 kilometrów. Pierwsze prace rozpoczęły się w tym samym roku, ale zostały przerwane. Kontynuowano je po odzyskaniu niepodległości, w 1919 roku. Ostatecznie w latach 1935-38 wybudowano jedynie 2,5 kilometrowy, wąski odcinek, który odprowadzał wodę z Kanału Bródnowskiego.

Do pomysłu wrócono w latach 50. ubiegłego stulecia. W 1951 r. na początku kanału wybudowano port oraz dwustronną śluzę według projektu inż. Tadeusza Tillingera. W 1963 roku Kanał Żerański został ukończony i oddany do użytku.

## RAJ DLA WĘDKARZY – KANAŁ ŻERAŃSKI I ZALEW ZEGRZYŃSKI

Kanał Żerański i Zalew Zegrzyński to miejsca doskonale znane wszystkim miłośnikom turystyki i wędkowania. Można tutaj łowić praktycznie wszystkie gatunki ryb – leszcze, płocie, karpie, sandacze, szczupaki, okonie, liny, wzdręgi, bolenie, miętusy, węgorze, karasie, jazie, klenie a nawet ...tołpygi.

Na obszarze otaczającym sztuczne jezioro zadbano o możliwość uprawiania różnorodnych form turystyki. Wokół akwenu wytyczono ponad 350 kilometrów szlaków rowerowych oraz liczne szlaki piesze. Są tu punkty widokowe, rezerwaty i pomniki przyrody oraz zabytki. Do największych atrakcji

należy rezerwat „Wawóz Szaniawskiego", późnogotycki XVI-wieczny kościół w Serocku, pałace Radziwiłłów w Zegrzu i Jadwisinie czy...twierdza Zegrze.

**Zalew Zegrzyński** ma 30,3 km kwadratowych powierzchni, a jego głębokość sięga 13 m. Powstał w 1963 roku, w wyniku spiętrzenia wód Narwi i Bugu, po zakończeniu budowy zapory w miejscowości Dębe. Prawy brzeg zbiornika stanowią naturalne, wysokie zbocza doliny Narwi, lewy został uformowany w wyniku budowy zapór bocznych.

## STARE I NOWE MIASTO

Przez okna zabytkowego pojazdu można zobaczyć, między innymi Zamek Królewski – siedzibę książąt mazowieckich, od 1526 roku rezydencję królów Polski, a od 1922 roku do wybuchu wojny – siedzibę prezydenta Rzeczypospolitej. Na trasie miniemy też Pałac Krasińskich, zaprojektowany przez architekta – Tylmana van Gameren, w którym obecnie znajdują się zbiory specjalne Biblioteki Narodowej. Pałac w czasach młodości Fryderyka Chopina był siedzibą Teatru Narodowego.

Konny tramwaj przejedzie obok Pałacu Prezydenckiego – dawnego pałacu Radziwiłłów, w którym obecnie pracuje prezydent Rzeczypospolitej. Stoi przed nim posąg księcia Józefa Poniatowskiego, kopia dzieła duńskiego rzeźbiarza Thorvaldsena. W XIX w. budynek był siedzibą carskiego namiestnika, dlatego czasami jest nazywany pałacem namiestnikowskim.

Uwagę turystów przykuje z pewnością kościół św. Anny – zbudowany w połowie XV w. przez księżną Annę Mazowiecką oraz świątynia pod wezwaniem świętego Kazimierza, ufundowana, jako wotum po Wiktorii Wiedeńskiej, przez Marię Sobieską.

Na trasie omnibusu znajdują się również charakterystyczne stołeczne pomniki – Kolumna Zygmunta – wzniesiona w 1644 roku dla uczczenia „sławy i pobożności" władcy Polski, Pomnik Małego Powstańca – upamiętniający dzieci uczestniczące w powstaniu warszawskim, autorstwa Jerzego Jarnuszkiewicza, pomnik Syrenki na rynku Starego Miasta, stojący na miejscu dawnego ratusza.

Warto spojrzeć także na mury Barbakanu, zaprojektowane przez wenecjanina Jana Baptystę w pierwszej połowie XVI wieku i Grób Nieznanego Żołnierza – symboliczny grobowiec dla uczczenia bezimiennie poległych w walce o wolność Polski, umieszczony we fragmencie trzech środkowych arkad, zniszczonego w czasie II wojny światowej, Pałacu Saskiego.

*STARE I NOWE MIASTO NAJLEPIEJ ZWIEDZIEĆ KONNYM OMNIBUSEM (WIDOK ZE ŚRODKA)*



# WIEDZĄ, CHWALĄ, **KORZYSTAJĄ**



*DO KORZYSTANIA Z WLT WARSZAWIAKÓW ZACHĘCA ATRAKCYJNA TRASA (39 PROC.) I MOŻLIWOŚĆ POZNANIA WARSZAWY ORAZ OKOLIC (34 PROC.).*

81 proc. osób biorących udział w ubiegłorocznym sondażu TNS OBOP zadeklarowało, że zna ofertę Warszawskich Linii Turystycznych, organizowanych przez ZTM. Respondenci bezbłędnie wskazywali środki transportu. Byli zadowoleni z oferowanych usług. Podkreślali, że linie wpływają pozytywnie na atrakcyjność stolicy.

**Tak wysoki poziom znajomości WLT to sukces, ponieważ jeszcze trzy lata temu o połączeniach turystycznych na terenie stolicy podczas wakacji słyszało 44 proc. respondentów,** a 19 proc. z nich nie potrafiło podać żadnych informacji na ten temat.

22 proc. respondentów kiedykolwiek korzystało z oferty Warszawskich Linii Turystycznych. Podjęli taką decyzję pod wpływem atrakcyjnej trasy (39 proc.) i możliwości poznania Warszawy oraz okolic (34 proc.), pozostali decydowali się z ciekawości – 10 proc. lub sentymentu – 9 proc. Jako powód korzystania z linii wskazywano również dogodne godziny kursowania (7 proc.) i ceny biletów (7 proc.).

**Badani wystawili liniom bardzo wysoką ocenę łączną – 4,2 na 5 punktów.** Oferta spodobała się 88 proc. osób, które korzystały z linii. 9 proc. nie miało zdania na ten temat. Zaledwie 3 proc. było niezadowolonych (odpowiedziało „raczej nie"), a żaden z respondentów nie odpowiedział – „zdecydowanie nie".

Za najbardziej atrakcyjny środek transportu uznano tramwaj wodny (44 proc.), następnie rejs do Serocka – 22 proc. i promy – 15 proc. O dobrym przygotowaniu oferty świadczy także fakt, że aż 97 proc. respondentów bez wahania poleciłoby skorzystanie z WLT swoim znajomym, a 90 proc. uważa, iż funkcjonowanie linii wpływa pozytywnie na wizerunek stolicy.

## PIERWSZE SEZONY

ZTM zorganizował WLT po raz pierwszy w 2009 roku. Liczba osób, które korzystają z wakacyjnej oferty systematycznie rośnie i wszystko wskazuje na to, że w bieżącym roku może „paść" kolejny statystyczny rekord.

Udany był już pierwszy sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Z organizowanych przez ZTM statków, promów i omnibusów skorzystało prawie 60 tysięcy osób (czyli o 15 tysięcy osób więcej niż rok wcze-

**TURYSTYCZNIE PRZED WLT**

**Zarząd Transportu Miejskiego, zgodnie z decyzją stołecznych radnych, zajmuje się organizacją linii dopiero od 2009 roku. Wcześniej, za żeglugę po Wiśle i inne atrakcje dla turystów odwiedzających Warszawę odpowiadały, m.in. spółka Tramwaje Warszawskie oraz Biuro Promocji Miasta i Biuro Ochrony Środowiska.**

Warszawski samorząd zainteresował się kwestią „skierowania miasta w kierunku rzeki", wykorzystania walorów „dzikiej" Wisły i uruchomienia regularnej, wakacyjnej żeglugi w 2005 roku. Wtedy po Wiśle zaczął kursować jeden tramwaj wodny, a w roku 2006 – dwa (jeden z nich pływał na Zalew Zegrzyński).

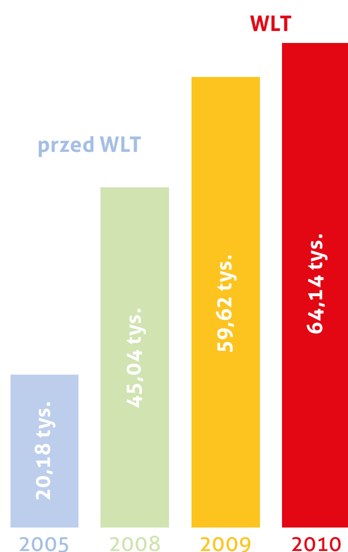
W 2007 roku wynajęto do obsługi linii turystycznych dwa tramwaje wodne, dwa promy i statek wycieczkowy.

W kolejnym sezonie (w 2008 roku) po Wiśle pływało więcej jednostek – dwa tramwaje wodne oraz trzy promy i dwa statki. Statek „Syrenka" pływał do Wilanowa, a „Zefir" na Zalew Zegrzyński – do Serocka.

Rejsy po Wiśle od samego początku cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, a liczba pasażerów systematycznie rosła – z 16 tys. osób w 2005 roku do 39 tys. osób w 2008 roku.

Po ulicach Warszawy kursowały także konne omnibusy, odrestaurowane przez Tramwaje Warszawskie. W 2005 roku, w ciągu pięciu miesięcy przewieziono nimi 3 756 pasażerów, rok później – 6 667 pasażerów, a w 2008 roku – równo 6 000 pasażerów.

**LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z LETNICH ATRAKCJI W STOLICY** (STATKI, PROMY I OMNIBUSY)




śniej). Najwięcej – ponad 29 tysięcy osób przepłynęło promami. Dużym zainteresowaniem cieszył się również wodny tramwaj – na „wodny spacer" wybrało się ponad 21 tysięcy pasażerów. Prawie 7 tysięcy osób zwiedziło Stare i Nowe Miasto omnibusami, a około 2 tysiące pasażerów wybrało się w ośmiogodzinny rejs statkiem do Serocka nad Zalew Zegrzyński.

Kolejny sezon – w 2010 roku, pomimo niesprzyjającej aury (odwołano wiele rejsów z powodu bardzo wysokiego stanu Wisły) był jeszcze lepszy, a łączna liczba pasażerów, którzy skorzystali z oferty ZTM wzrosła do ponad 64 tysięcy. Tradycyjnie, najwięcej pasażerów przewiozły promy – ponad 41 tysięcy. Do Serocka popłynęło w ubiegłym roku ponad 3,7 tys. osób. 14 tysięcy pasażerów przewiózł wodny tramwaj, a prawie 5 tysięcy – konne omnibusy.

**JAK JEST W INNYCH MIASTACH?**

Linie turystyczne, dzięki którym można w niebanalny, tani i szybki sposób zwiedzić najważniejsze zabytki, działają nie tylko w stolicy. Podczas wakacji organizują je także inne polskie miasta. W niektórych miejscowościach są weekendową atrakcją, w innych – najszybszym środkiem transportu, przewożącym setki tysięcy pasażerów.

**W Trójmieście** kursują tramwaje wodne, obsługiwane przez katamarany, zabierające na pokład kilkuset pasażerów i kilkadziesiąt rowerów. Od 30 kwietnia z Gdyni na Hel pływa wodna linia 520. Czas rejsu wynosi zaledwie 60 minut, w stosunku do 2 godzin jazdy samochodem lub minibusem, gdy nie ma zatorów drogowych po drodze i 2,5 godzin jazdy pociągiem. Od 2006 roku tramwaje wodne łączą Gdańsk i Sopot z Helem.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne **w Poznaniu** uruchamia w okresie letnim turystyczną linię tramwajową 0. Zabytkowe wagoniki jeżdżą w każdą niedziele od kwietnia do września oraz w niektóre sobotnie noce. Przebywając w stolicy Wielkopolski można skorzystać także z przejażdżki „ogórkiem", obsługującym linię 100 i Maltanką – zabytkową kolejką parkową.

Tramwajową linię turystyczną 0 ma **Szczecin**. Zabytkowe wagoniki jeżdżą także w **Katowicach** i **Chorzowie** (linia 0), **Bytomiu** (linia 38, jedna z najkrótszych w kraju i na świecie), **Łodzi** oraz **Krakowie**, gdzie dodatkowo pływa również tramwaj wodny. W **Lublinie** jeździ turystyczna trolejbusowa linia „T". Okresowe linie uruchamiają także mniejsze miasta – np. **Toruń**.

**... I W EUROPIE?**

Będąc **w Pradze** można skorzystać z historycznej linii tramwajowej 91, która jest obsługiwana zabytkowym taborem i kursuje w weekendy oraz święta (od kwietnia do listopada).

Dużą popularnością **w stolicy Niemiec** cieszy się wśród turystów linia 100, zwana „czerwoną linią", która po zjednoczeniu Niemiec połączyła zachodnią i wschodnią cześć miasta. Podczas przejazdu piętrowym autobusem można zobaczyć, m.in. plac Alexandra, Czerwony Ratusz, Operę Państwową, Katedrę Berlińską i Kościół Mariacki, Niemieckie Muzeum Historyczne, Aleję pod Lipami, Bramę Brandenburską oraz budynek Reichstagu.

**W Budapeszcie** kursuje kilka linii, które z powodzeniem można uznać za „turystyczne". Przebywając w węgierskiej stolicy warto przejechać się liniami 4 lub 6, kursującymi od placu Moskiewskiego, przez most Małgorzaty i Wielkie Bulwary aż do mostu Petofiego lub linią 2 jeżdżącą wzdłuż peszteńskiego brzegu Dunaju, dzięki której obejrzymy budynek parlamentu, budapeszteńskie mosty i panoramę Wzgórza Zamkowego.

# **PODRÓŻ** Z HISTORIĄ W TLE





WISŁA. WSPOMINANO O NIEJ JUŻ W STAROŻYTNOŚCI – NAZWĘ VISTLA WYMIENIA MIĘDZY INNYMI VIPSANUS AGRIPPA I PLINIUSZ STARSZY. TO NAD JEJ BRZEGAMI POWSTAŁY LICZNE MIASTA, W TYM DWIE STOLICE, A W UJŚCIU PORT, DECYDUJĄCY O GOSPODARCZYM „BYĆ ALBO NIE BYĆ" RZECZPOSPOLITEJ. STANOWIŁA NATURALNY BASTION OBRONNY I GŁÓWNĄ DROGĘ TRANSPORTOWĄ DLA TOWARÓW WYWOŻONYCH Z KRAJU I PRZYWOŻONYCH.

### RZEKĄ I PRZEZ RZEKĘ

Szkuty, galary, krypy, gabary, kozy, łyżwy, byki, berlinki, tratwy i komięgi. Przez całe wieki Wisła tętniła życiem. Tysiące statków załadowanych zbożem, drewnem, smołą, dziegciem, skórami, lnem i konopiami płynęło co roku do dalekiego Gdańska. Stamtąd towary trafiały do Szwecji, Danii, Holandii, Niemiec, Anglii, Hiszpanii i Portugalii. Do Rzeczpospolitej przypływało z kolei sukno, cukier, cytrusy, wino, tytoń oraz sztaby żelaza.

Od wczesnej wiosny do później jesieni na rzece można było usłyszeć specyficzne komendy i nawoływania flisaków, odpowiedzialnych za sprawny spływ (flis, inaczej orylka) towarów. Najczęściej rekrutowali się oni spośród chłopów, zarówno wolnych, jak i pańszczyźnianych. Przywileje cechowe nadał flisakom król Władysław IV, a ich patronką była św. Barbara. Flisacy stworzyli własny folklor – mieli pieśni, kodeks i gwarę (orylkę) – podczas rejsów omijali „rafy" (czyli podwodne kamienie), narzekali na mamkę (mgłę), czekali na „stryja" (wiatr) i obserwowali

*FLISACY NAD WISŁĄ, WILHELM AUGUST STRYOWSKI (1834–1917), OLEJ NA DESCE, 85 x 210 CM, MUZEUM NARODOWE W GDAŃSKU*

ciotuchny (wrony) i księdza Wojciecha (bociana).

Spływ towarów rzeką opisał już XVI-wieczny pisarz – Sebastyjan Fabijan Klonowic, nazywający siebie Acenusem, który w 1595 roku wydał w Krakowie „Flis, to jest spuszczanie statków Wisłą i inszemi rzekami do niej przypadającemi".

Po rozbiorach Wisła, przecięta granicami, traciła stopniowo znaczenie głównej arterii transportowej kraju. Przewóz towarów przejęła dynamicznie rozwijająca się kolej żelazna. XIX-wieczna rewolucja techniczna nie ominęła oczywiście żeglugi śródlądowej – statki napędzane siłą wioseł i żaglami zostały wyparte przez statki parowe. Pierwszy z nich trafił do stolicy aż z dalekiej Anglii (w 1828 roku, sprowadzony przez Steinkellera, Wolickiego i Berksohna) i nosił nazwę „Victory". Niestety, „duma

**PRZEZ KILKA WIEKÓW, JEDYNYM SPOSOBEM NA SZYBKIE I BEZPIECZNE PRZEDOSTANIE SIĘ, Z JEDNEGO NA DRUGI BRZEG WISŁY BYŁY ŁODZIE I PROMY, PONIEWAŻ W WARSZAWIE NIE BYŁO STAŁYCH MOSTÓW**

*NA POCZĄTKU XX WIEKU STATKI PŁYWAJĄCE PO WIŚLE MOGŁY PRZEWIEŹĆ OD 3 DO 4 TYSIĘCY PASAŻERÓW NA GODZINĘ*

Albionu" miała zbyt duże zanurzenie i często osiadała na mieliznach, dlatego została szybko sprzedana armatorowi z głębszego akwenu.

W maju 1851 roku Andrzej hr. Zamoyski, po utworzeniu Spółki Żagli Parowych, uruchomił regularną żeglugę towarową i pasażerską ze stolicy do Ciechocinka, Płocka, Nowej Aleksandrii (tak zwano wówczas Puławy), oraz Kazimierza. Na warszawskim Solcu powstała stocznia, w której w ciągu kilkunastu lat zbudowano 15 statków parowych. Po plajcie Zamoyskiego, jego dzieło kontynuował Maurycy Fajans wraz z synami.

Rosło zainteresowanie sportami wodnymi. Na lewym brzegu rzeki powstały liczne przystanie, w 1878 r. utworzono Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie (najstarsze stowarzyszenie sportowe w kraju), którego głównym celem było „zachęcanie ludności miejscowej do jazdy na łodziach wiosłowych i żaglowych jako też na statkach parowych".

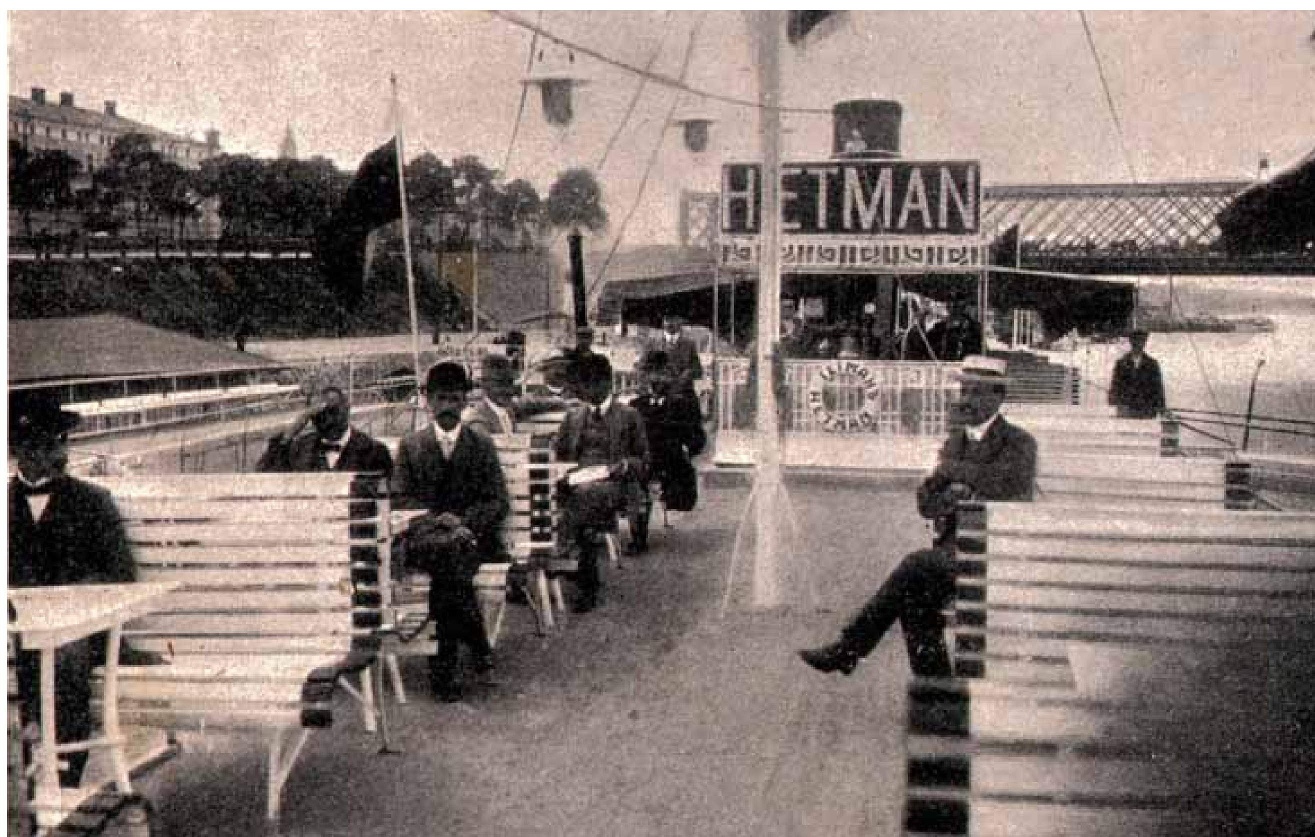
Na początku XX wieku statki pływające po Wiśle były już w stanie przewieźć od 3 do 4 tysięcy pasażerów na godzinę, powstawały kolejne nadbrzeżne bulwary. Niestety, rozwój turystyki i żeglugi śródlądowej przerwały wojny światowe. Zatopiono wówczas większość jednostek. Po II wojnie na rzekę wróciło zaledwie kilkanaście z nich.

Przez kilka wieków, jedynym sposobem na szybkie i bezpieczne przedostanie się, z jednego na drugi brzeg Wisły były łodzie i promy, ponieważ w Warszawie nie było stałych mostów.

Do czasu budowy pierwszego mostu przez Zygmunta Augusta (dokończonego przez Annę Jagiellonkę), czyli aż do XVI wieku, mieszkańcy Warszawy przez Wisłę mogli jedynie przepłynąć. Pierwsza stała przeprawa, o długości 0,5 km, wsparta na 18 stałych podporach i 5 pływających służyła mieszkańcom zaledwie przez 30 lat. Została zniesiona przez krę. Jan Kochanowski poświecił temu renesansowemu cudowi techniki fraszkę, pod tytułem „Na most warszawski".

Most odbudowano z inicjatywy króla Stefana Batorego, jednak na początku XVII wieku konstrukcja znów ustąpiła pod naporem lodu, podobno „ku uciesze" właścicieli łodzi, które ponownie powróciły do łask ludności.

Warszawa przez dwa kolejne stulecie była zdana na przewoźników, zapewniających ludności możliwość przeprawy pomiędzy brzegami. W zimę działał także tzw. „przechód dla





*KONNE OMNIBUSY POJAWIŁY SIĘ W WARSZAWIE W 1822 ROKU I ZNIKNĘŁY ZE STOŁECZNYCH ULIC W 1911 ROKU*



pieszych", czyli ścieżka wytyczona na lodzie w poprzek Wisły. Mosty wprawdzie powstawały – budowano je najczęściej z okazji zwoływania sejmów, 2/3 kosztów pokrywała wtedy Korona, a resztę Litwa – ale były to jedynie tymczasowe konstrukcje łyżwowe, rozbierane przed zimą lub niszczone w wyniku licznych działań wojennych, prowadzonych w burzliwych wiekach – XVII i XIX.

Stały most powstał dopiero pod koniec XVIII wieku, a pierwszy most żelazny nazwany Aleksandrowskim – dopiero w 1864 roku (mieszkańcy nazywali go mostem Kierbedzia, od nazwiska projektanta i budowniczego).

## KONNEJ PODRÓŻY CZAR

Konne omnibusy pojawiły się w Warszawie w 1822 roku. Zabierały wówczas kilkunastu pasażerów i kursowały w niedziele i święta do podwarszawskich miejscowości rekreacyjnych – Młocin, Bielan, Marymontu i Łazienek. Zniknęły ze stołecznych ulic w 1911 roku. Zostały wyparte przez tramwaje konne, a następnie elektryczne. Na Stare Miasto powróciły na dobre dopiero sześć lat temu.

Pierwsze regularne kursy, uruchomił w 1836 roku, Godecki, właściciel stołecznej firmy przewozowej. Omnibusem można było przejechać z pl. Saskiego do Królikarni. Ponieważ pojazdy jeździły codziennie, zaczęto je nazywać z francuska „żurnalierami".

Od 1844 roku na trasie: plac Mostowskich – ul. Rymarska, pl. Bankowy, ul. Senatorska, pl. Saski, pl. Warecki, ul. Bracka, Al. Jerozolimskie – ul. Marszałkowska kursowały już dwukonne omnibusy Piotra Steinkellera (zwane potocznie „sztajnkellerkami"). Była to pierwsza regularna miejska linia omnibusowa w stolicy.

Pomimo ciasnych i kiepsko wybrukowanych ulic ten środek transportu przeżywał boom. W 1881 roku omnibusy, zarówno jedno-, jak i dwuprzedziałowe kursowały już na ośmiu trasach miejskich. Latem uruchamiano trzy dodatkowe linie podmiejskie – do Zacisza, Wierzbna i Marcelina.

Na początku XX wieku w stolicy jeździło codziennie ponad 120 omnibusów. Co ciekawe, najczęściej narzekano na czystość tych pojazdów, punktualność i zachowanie woźniców.

Ostatecznie pojazdy zostały wyparte przez tramwaje konne i elektryczne (pierwszy z nich wyjechał na tory 26 marca 1908 roku). Ostatnią warszawską linię omnibusową – z ulicy Nowowiniarskiej na Pragę – zlikwidowano w 1911 roku.

# UTRWALAM ULOTNE CHWILE I ICH BARWY

ZAPRASZAMY DO PARKU SZTUKI (NA WĘŹLE KOMUNIKACYJNYM MŁOCINY) NA WYSTAWĘ FOTOGRAFII MARKA LEJBRANDTA ZATYTUŁOWANĄ „FAKTURY ŻYCIA". AUTOR, CZŁONEK ZWIĄZKU POLSKICH FOTOGRAFÓW PRZYRODY I LAUREAT WIELU PRESTIŻOWYCH KONKURSÓW FOTOGRAFICZNYCH OPOWIADA O SWOJEJ PASJI, SPECJALNIE DLA CZYTELNIKÓW iZTM






**Przyroda, ludzie, zwyczaje – czy jest coś, czego Pan nie fotografował?**

Przez wiele lat życia fotografowałem prawie wszystko. Nie zajmowałem się fotografią aktu, praktycznie nie uczestniczyłem z aparatem fotograficznym w imprezach sportowych. Zawsze najbardziej intrygowała mnie przyroda, której obraz zmienia się w zależności od warunków pogodowych, a co za tym idzie od światła. Interesowałem się zabytkami, a zwłaszcza architekturą drewnianą zarówno sakralną, jak i świecką. Stojące przy drogach stare kapliczki i figurki też tworzą specyficzny klimat naszych wsi i miasteczek.

**Która część świata, może Polski, była najbardziej przyjazna podczas „utrwalania na kliszy" ulotnych chwil i ich barw?**

Na to pytanie nie mogę odpowiedzieć jednoznacznie, ponieważ wszędzie można znaleźć to coś, co zainspiruje fotografa. W Polsce jest bardzo dużo ciekawych miejsc tylko trzeba je zauważyć. I dlatego nie jechać drogą szybkiego ruchu, a wędrować z ciężkim plecakiem. Poza granicami naszego kraju, zwłaszcza na innym kontynencie jest inna kultura, inna roślinność, inne ukształtowanie terenu. Warto na to patrzeć nie przez pryzmat basenu hotelowego czy dyskoteki.

**Ile takich znikających obrazów ma Pan w dorobku?**

Duża część dorobku fotograficznego z lat poprzednich uległa zniszczeniu z powodu złej jakości materiału. Wykonane slajdy w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych na filmach typu ORWO CHROM nie wytrzymały próby czasu. Dopiero następne filmy typu Fuji Velvia umożliwiły prawidłowe ich archiwizowanie.

**Czym kierowali się właściciele domów chcąc mieć na ścianach Pańskie fotograficzne obrazy?**

To zależy od indywidualnego gustu nabywcy. Jedni chcieli mieć wesoły, kolorowy



obraz, który rozwesela lub rozjaśnia pokój, inni wybierali obrazy z fakturą zbliżoną do grafiki. Czasami zdziwiony byłem wyborem.

**Barwy dnia – zmierzchu, poranku łatwiej uchwycić aparatem cyfrowym?**

Niestety, jeszcze nie. Efekty, które można osiągnąć fotografując aparatem analogowym (na filmie czarnobiałym lub kolorowym) na razie są zdecydowanie ciekawsze niż otrzymane przy pomocy aparatu cyfrowego. Matryca nie rejestruje takich szczegółów, co film. Natomiast do fotografowania reporterskiego, zawodów sportowych, a także ruchu zwierząt aparat cyfrowy jest dużo wygodniejszy.



**PRZY FOTOGRAFOWANIU W PLENERZE TRZEBA MIEĆ TROCHĘ WYCZUCIA CHWILI I MIEJSCA**

**Czy nowoczesna technika i nowoczesne aparaty nie prowadzą do pewnego schematyzmu w fotografii? Kiedyś mozolnie ustawiano oświetlenie, pokazywano obiekt, człowieka z różnych stron. A obecnie migawka pracuje z kosmiczną prędkością i po to, aby wybrać tę najlepszą klatkę musimy przejrzeć gigantyczny materiał. Czy nie gubimy w tym artyzmu?**

Ten, kto przeszedł przez różne etapy fotografii poprzez wykonywanie zdjęć, następnie obróbkę w ciemni, pracę pod powiększalnikiem, zakup dość drogich wtedy materiałów, inaczej podchodzi do ustawiania aparatu, kadrowania. Wykonanie dziesiątków podobnych ujęć powoduje, że jesteśmy często zniechęceni ich przeglądaniem i czasami zastanawiamy się, po co tyle tych klatek? Przy fotografowaniu dynamicznych zdjęć trzeba wykonać sporo ujęć, ale tu bardziej liczy się dynamika, a nie szczegóły w tle.

Przy fotografowaniu w plenerze trzeba mieć trochę wyczucia chwili i miejsca oraz szczęścia. Często bardzo ciekawe oświetlenie, układ chmur trwa kilkanaście sekund. I wtedy trzeba tam być, mieć przygotowany sprzęt z odpowiednim obiektywem.

Fotografia cyfrowa stała się bardziej dostępna dla dużej części społeczeństwa. Dzisiaj praktycznie każdy może kupić aparat i robić zdjęcia pamiątkowe z wyjazdów, ze spotkań rodzinnych. Do fotografii bardziej ambitnej potrzeba, niestety, trochę lepszego sprzętu i tej tzw. weny.

**Przyroda, ludzie to ruch. Czy nie chciałby Pan utrwalać… komunikacji?**

Przyznam się, że tym tematem mało się do tej pory interesowałem, nie licząc pojedynczych zdjęć. Może warto zainteresować się tą kategorią? Może ta rozmowa mnie zainspiruje i ukierunkuje?

**Czy pamięta Pan swój pierwszy aparat. Kiedy i od kogo Pan go dostał?**

To był aparat analogowy marki Druh. Otrzymałem go od ojca, który w tym czasie fotografował aparatem Zeiss Ikon na film 6x9. Ten zabytkowy aparat ojca posiadam do dzisiaj.

